

LA NAVIGATION SUR LA SAÔNE AUX XVII^e ET XVIII^e SIÈCLES

PAR
NICOLE VERDURE

PREMIÈRE PARTIE LA RIVIÈRE

CHAPITRE PREMIER LA SAÔNE ET LA NAVIGATION

La Saône est une rivière privilégiée par la faiblesse de la pente, la constance relative des débits d'hiver, les riches prairies naturelles qui l'escortent, assurant le ravitaillement des chevaux qui tirent la maille et, à la descente, un fret de retour. La navigation était cependant gênée par le mauvais état du chenal et des berges et par le manque d'entretien des chemins de halage. L'homme semble donc le grand responsable de l'affaiblissement du trafic sur cette rivière naturellement navigable.

CHAPITRE II LES AMÉNAGEMENTS

Des réparations et aménagements s'imposaient. Le problème était de savoir qui les payerait, aussi y en eut-il plus d'envisagés que de réalisés, d'entrepris que d'achevés, et ceux qui le furent n'étaient pas toujours les plus souhaités par le marinage.

On lutta surtout contre l'ensablement du chenal par des opérations de nettoyage et quelques travaux d'art : épis, éperons, estacades, qui servent aussi de protection contre les glaces. Pour entretenir l'eau à un niveau plus constant, on envisagea la construction d'écluses à sas, mais les ingénieurs se heurtèrent à l'opposition des bateliers qui déniaient déjà toute utilité aux digues à pertuis ou portes marinières. On ne s'attaque guère aux écueils rocheux, mais on protégea les berges contre les inondations par des digues, des levées et des toux.

Quant à l'entretien du chemin de halage, il reste, malgré une réglementation minutieuse, fort négligé.

L'intérêt pousse, par contre, les municipalités à donner plus de commodité à leurs ports et quais restés longtemps assez sommaires. Toutefois, l'anarchie continue de régner tant sur les avenues et plates-formes que sur les bassins, et la police portuaire demeura réduite à quelques usages. Les ponts, par leur construction rudimentaire et leur mauvais entretien, forment autant d'obstacles à la navigation.

La réglementation de l'établissement des moulins, usines et pêcheries fut mal respectée.

CHAPITRE III

LES PROLONGEMENTS

La richesse du réseau hydraulique bourguignon frappa les économistes des ^{xvii}^e et ^{xviii}^e siècles. Elle inspira à certains le projet de rendre navigables ou du moins flottables toutes les rivières et ruisseaux, tandis que d'autres songeaient à relier les différents bassins par des canaux et à faire de la Bourgogne, non seulement l'entrepôt de deux ou trois mers, mais de toutes les mers d'Europe. Les grands projets qui agitèrent ces deux siècles ne furent guère suivis de réalisation dans l'immédiat.

Les quelques flottages établis, avec combien de difficultés, avant la fin de l'ancien régime, demeurèrent en activité assez longtemps, mais les navigations furent tôt abandonnées en raison de l'accroissement de la taille des bateaux.

Les canaux, dont l'intérêt est indéniable, suscitèrent des espoirs chimériques, car ils exigeaient la mise en œuvre de moyens techniques et même d'une coopération internationale inconnus à l'époque; cependant, après force tâtonnements, les tracés se précisèrent : il s'agit des jonctions de la Saône à la Loire, à la Seine et au Rhin par le Doubs. L'exécution, confiée aux États de Bourgogne, fut entreprise, mais bientôt interrompue par la Révolution qui marque une étape dans leur construction.

SECONDE PARTIE

LES HOMMES

CHAPITRE PREMIER

L'ADMINISTRATION

L'administration des voies navigables était très complexe et les attributions et compétences fort imbriquées à tous les échelons, national, provincial et municipal.

Le contrôleur général et le Conseil du roi, qui décidaient en dernier ressort des questions touchant ce domaine, consultèrent souvent le Conseil du commerce, mais les marchands de Saône se plaignaient d'y être mal représentés par le député de Lyon. Ils se défiaient aussi des intendants, porte-parole du gouvernement central, qui ménageaient les communautés et favorisaient l'entreprise des coches et diligences. Ces fonctionnaires se préoccupèrent surtout des routes et leur impécuniosité les empêcha d'entreprendre la réforme administrative et fiscale de la voie d'eau, qui s'imposait.

Le Parlement de Dijon s'occupa peu de navigation, les gouverneurs jouèrent un certain rôle, mais sans commune mesure avec celui des États qui obtinrent, à la fin du XVIII^e siècle, la haute main sur la rivière, les chemins de halage, la construction des canaux. Les États particuliers du Mâconnais prirent une part active à l'amélioration de la Saône sur le territoire du comté. Les trésoriers généraux qui devaient s'occuper de la rivière, comme les maîtrises des eaux et forêts, surchargés d'obligations, ne furent guère efficaces, au rebours du service technique des ponts et chaussées, admirable création de Trudaine.

Dans les ports, il n'y avait pas de préposé à la police, malgré les requêtes en faveur de la création de commissaires. Les municipalités en étaient le plus souvent chargées. Les maîtres des ports, ponts et passages, s'ils avaient assuré ces fonctions autrefois, étaient de plus en plus cantonnés dans leur rôle judiciaire et fiscal, souvent même honorifique. L'inspection sanitaire était relativement bien organisée, beaucoup moins l'office de garde-poids des ports.

CHAPITRE II

LES GENS DE RIVIÈRE

Les gens de Saône forment une population bruyante et haute en couleur qui conserva fort avant dans le XIX^e siècle ses traditions; remuante et indisciplinée, elle échappait à tout effort de réglementation.

Les bateliers, de condition sociale variable, mènent la même vie dangereuse. Leur métier n'est pas comme le roulage une profession d'appoint pour les laboureurs, il demande de très sérieuses connaissances et une expérience qu'on se transmet de père en fils. Ils étonnent les populations riveraines par la liberté de leur allure et leur parler. La compagnie des marchands fréquentant la Saône n'acquiesce jamais l'importance de celle de Loire. Leurs confréries sont placées sous le même patronage de saint Nicolas.

Les haleurs et charretiers de rivière, indispensables à la remonte, constituent des clans à part, sans avoir l'autonomie d'une société comme celle des modères lyonnais. Floteurs et radeliers, pêcheurs et poissonniers, conductrices de bèches, pontonniers, portefaix, crocheteurs, affaneurs complètent cet aperçu des gens qui vivent sur la rivière ou dans ses ports et assurent les transports par eau et le déchargement des bateaux.

TROISIÈME PARTIE

L'EXPLOITATION

CHAPITRE PREMIER

LES BATEAUX ET RADEAUX

La charpenterie en bateaux est un art de tradition qui était très pratiqué sur les bords de la Saône et notamment sur le cours supérieur. C'était une industrie prospère car les embarcations ne duraient guère longtemps, aussi le prix en était-il médiocre, mais on se rattrapait sur la quantité. D'ailleurs les tacquiers bourguignons ne travaillaient pas seulement pour la flottille de la Saône, ils œuvraient aussi pour celles de la Seine, de la Marne et du Rhône.

D'après le matériau, on distingue deux grandes catégories parmi les bateaux de Saône, ceux de chêne et ceux de sapin; d'après la forme, on distingue les barques ou bateaux, les savoyardes, les barques hirondelles, les cizelandes et les penelles. On construisait encore des coches et diligences, des bateaux de luxe, des bacs, plates et moulins, même des frégates, exceptionnellement des bateaux de mer, comme le sabot de Bourgogne.

Durant les deux siècles étudiés les dimensions des bateaux subirent une augmentation sensible et les prix simultanément montèrent en flèche. Aussi, la pratique du déchirage est-elle de plus en plus abandonnée, on fait remonter les bateaux en train, quitte à les radoubler avant d'entreprendre un nouveau voyage.

Quant au bardage des bois en coupons et radeaux, c'était encore une technique spéciale qui exigeait de la part des ouvriers beaucoup d'habileté.

CHAPITRE II

LES DROITS

Les droits levés sur les marchandises transportées sur la rivière étaient de deux sortes : les douanes, d'une part, et les péages et octrois de Saône.

L'organisation du système fiscal était très confuse. Au ^{xvii}e siècle, les pays de Saône au point de vue douanier n'étaient liés par aucune unité, la Bourgogne était province des cinq grosses fermes, la Franche-Comté province étrangère et le Lyonnais province réputée telle. Aussi en différents ports levait-on la rève, en plus de la foraine, sur les denrées qui sortaient du royaume. A Lyon on acquittait, en sus, la douane de Valence.

Les péages sont des droits de nature différente; dans le principe ils étaient de justes dédommagements des frais d'entretien du chenal et du chemin de halage; en fait, ce sont souvent des exactions arbitraires. Les octrois, eux, ne sont pas des droits domaniaux, mais des droits régaliens qui, dès le milieu du ^{xvii}e siècle, furent engagés aux États à titre onéreux.

L'arrêt obligatoire en ces points de perception, trop nombreux, ralentissait d'autant la marche des bateaux. Les bateliers pour être en règle devaient trans-

porter un véritable dossier de papiers de bord. Aux abus des receveurs répondaient les fraudes innombrables des mariniers, car le prix de voiture des marchandises était si fort affecté par ces exactions que certaines — comme le fer — désertaient la voie d'eau pour celle de terre. Là encore les règlements restèrent souvent lettre morte. Le gouvernement ordonna en vain la vérification des titres, des révisions de tarif qui ne furent pas respectées et enfin le rachat des péages qui échoua faute de moyens financiers.

CHAPITRE III

LE TRAFIC

La voie fluviale du Rhône et de la Saône a toujours été la route servant à la pénétration des idées et du commerce; dirigée du midi au nord, elle traverse des contrées de climats différents et de productions variées, déterminant une importante activité des échanges.

Les marchandises qui empruntent de préférence le transport par eau sont des matières pondéreuses, de gros volume ou de peu de valeur, dont le prix de revient ne pourrait supporter une voiture trop onéreuse. Les quatre denrées qui forment la base du trafic de la Saône sont le bois, le vin (du moins celui « d'ordinaire »), les grains et les foin, malgré les entraves à leur circulation, et le fer, quoiqu'il tende à abandonner la rivière en raison des droits prohibitifs. Bien d'autres produits d'exportation circulent sur la Saône, tandis que d'autres sont importés par cette voie, destinés à la consommation locale ou au transit, parfois à longue distance pour certains pays étrangers. Les principaux entrepôts sont établis à Lyon et à Chalon. Pendant le ^{xvii}^e et le ^{xviii}^e siècles, le commerce de Saône est demeuré assez actif, mais s'est heurté à la concurrence de plus en plus efficace du roulage, avec l'amélioration prodigieuse des routes.

De nombreux passagers fréquentaient la rivière, leur transport était assuré par les messageries qui entretenaient à leur intention des coches et diligences. Les premiers, destinés à la voiture des marchandises, ne convoyaient qu'accèssoirement des personnes; les secondes leur étaient exclusivement réservées ainsi qu'à leurs gardes. L'entreprise des messageries, très bien organisée, jouissait de monopoles et de priorité. Ses services se multiplièrent et s'améliorèrent jusqu'à l'extrême fin du ^{xviii}^e siècle, ses fermiers jouèrent un grand rôle dans l'aménagement de la rivière et la lutte contre les péages et les octrois.

Outre les convois plus ou moins officiels qui empruntèrent la Saône, il faut noter les nombreux transports de troupes acheminées par la rivière en direction de la Provence, du Languedoc, du Piémont, ou même de quelques garnisons. Ce mode de transport, peu coûteux, conservait les régiments frais. Il était le plus commode en raison du nombre d'hommes et du poids des canons, et il évitait les dépredations.

CONCLUSION

La vitalité de la batellerie sur la Saône aux ^{xvii}^e et ^{xviii}^e siècles est attestée par l'ardeur que les mariniers, poussés par l'appât du gain, mettaient à braver les difficultés de la navigation comme par les espérances extraordinaires que

fondèrent les contemporains dans les projets de flottage et de navigation naturelle ou artificielle. Les États de Bourgogne n'échappèrent pas à ce « mythe de l'eau », et acquirent la haute main sur tout le réseau navigable de la province à la fin du XVIII^e siècle. La Révolution interrompra leur œuvre pleine de promesses, avant que l'on puisse juger de la bienfaisance de leur administration et juridiction en ce domaine.

La libre circulation des denrées sur la Saône ne s'imposa cependant que par intermittence. Le commerce était surtout entravé par la multitude des droits, fort onéreux, perçus sur les marchandises voiturées. Un gros effort de police s'imposait. En outre, les mariniers n'étaient pas prêts à s'adapter aux conditions nouvelles, créées par l'invention de la vapeur, ni à lutter à armes égales contre la voie ferrée. Après le dernier feu jeté par cette navigation pendant le blocus continental, elle passera pour longtemps au second plan des préoccupations.

Pourtant, au bout de deux siècles d'assoupissement, la voie séquanienne s'éveille et les « projets utopiques » du XVIII^e siècle sont discutés par tous les économistes. L'axe Rhône-Saône-Rhin concentre les espoirs d'une Europe industrielle et commerçante dont il serait le lien autant que le symbole.
